

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kota Padang menjadi kota yang memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi di Sumatera Barat. Hal ini berdasarkan data kecelakaan lalu lintas Provinsi Sumatera Barat pada tahun 2020. Dibandingkan dengan kota dan kabupaten lainnya, tercatat 598 kasus kecelakaan di Kota Padang yang menjadi kota dengan tingkat kasus tertinggi (Kepolisian Daerah Sumatera Barat, 2020).

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Kota Padang, kasus kecelakaan pada tahun 2020 tercatat sebanyak 598 kasus. Akibat dari kecelakaan lalu lintas tersebut, sebanyak 51 orang meninggal, 65 orang mengalami luka berat, dan 766 orang mengalami luka ringan serta kerugian yang mencapai 1,3 milyar. Sedangkan pada tahun 2018 dan 2019 terjadi kecelakaan dengan jumlah kejadian lebih tinggi daripada tahun 2020 yaitu sebanyak 663 kasus kecelakaan. Serta, kerugian yang terjadi pada 2018 adalah 885 juta dan pada 2019 adalah 991 juta (Badan Pusat Statistik Kota Padang, 2021).

Selain adanya kecelakaan lalu lintas, terjadi jumlah kasus dalam gangguan keamanan dan pelanggaran lalu lintas di Kota Padang. Ditemukan data pada tahun 2018 sebanyak 20.824 kasus, tahun 2019 sebanyak 29.058 kasus, dan tahun 2020 sebanyak 18.477 kasus (Badan Pusat Statistik Kota Padang, 2020). Pada tahun 2018

ke tahun 2019 terlihat adanya peningkatan namun terjadi penurunan pada tahun 2020.

Penurunan kasus pada tahun 2020 disebabkan oleh pandemi COVID-19 sehingga diterbitkan peraturan wali kota Padang untuk mengadakan PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) (Peraturan Wali Kota Padang, 2020). Terbatasnya masyarakat keluar rumah, maka terjadi penurunan arus lalu lintas yang dapat mengurangi risiko tingkat kecelakaan, gangguan keamanan, dan pelanggaran di Kota Padang. Meskipun terjadi penurunan, tingkat kasus kecelakaan, keamanan, dan pelanggaran masih terjadi dan relatif tinggi. Hal ini dapat dilihat dari data sebelumnya mengenai tingkat kecelakaan, gangguan keamanan, dan pelanggaran lalu lintas yang dikemukakan oleh Badan Pusat Statistik Kota Padang pada tahun 2020. Maka memperhatikan keselamatan dalam berkendara menjadi hal penting.

Peningkatan kasus kecelakaan dan gangguan keamanan serta pelanggaran lalu lintas dapat disebabkan oleh beberapa faktor. Terdapat tiga faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan yang menjadi ancaman dalam gangguan keamanan dan pelanggaran lalu lintas. Faktor tersebut adalah faktor manusia (*human*), faktor kendaraan (*vehicle*), dan faktor lingkungan (*road*) (Borsos et al., 2016; Bucsuházy et al., 2020; Ogden, 1994; Road Safety Education Victoria, n.d.; Soehodho, 2009; Vlkovský et al., 2017).

Faktor manusia dapat berupa pengalaman dalam berkendara, pengetahuan individu mengenai berkendara, perilaku saat berkendara, salah menilai situasi, menyalip berisiko, reaksi panik, pandangan terbatas, perilaku menghindari hal yang berisiko, fungsi kognitif dan angka psikomotorik, sikap berkendara, dan kemampuan individu saat berkendara. Faktor kendaraan dapat berupa keamanan dari kendaraan, mesin dari kendaraan, jarak pandang yang dapat dijangkau kendaraan, kecepatan, dan pencahayaan dari kendaraan. Serta faktor dari lingkungan berupa deliniasi, geometri jalan, kondisi permukaan jalan, jarak pandang struktur jalan, dan kondisi sekitar jalan (Bucsuházy et al., 2020; Ogden, 1994; Road Safety Education Victoria, n.d.).

Faktor yang paling tinggi menjadi penyebab tingginya angka kasus kecelakaan adalah faktor manusia (Ulleberg & Rundmo, 2003). Faktor manusia ditemukan menjadi penyebab terjadinya 90% dari semua kecelakaan lalu lintas (Plankermann, 2013). Salah satu penyebab dari kecelakaan dalam faktor manusia adalah perilaku dalam berkendara (Molinero et al., 2008).

Perilaku individu dalam berkendara dapat dikaitkan dengan kecelakaan lalu lintas (Mekonnen et al., 2019). Adanya kecenderungan individu dalam berkendara berupa pengambilan perilaku yang berisiko. Perilaku tersebut melibatkan sebagian besar kecelakaan saat berkendara (Ferguson, 2003; Fernandes et al., 2010; Harrison & Fillmore, 2011; Senserrick, 2006). Selain itu, ditemukan bahwa sekitar 95% dari semua kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh perilaku berbahaya yang berisiko

terkait berkendara (Mousavi Bazzaz et al., 2015). Perilaku yang berisiko ini dapat dikaitkan dengan *risky driving behavior* yang dilakukan oleh individu saat berkendara.

Risky driving behavior merupakan perilaku-perilaku berkendara yang meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan dan dapat membahayakan pengemudi, penumpang, dan pengguna jalan seperti pejalan kaki, pengendara sepeda, pengemudi serta penumpang di kendaraan lainnya (Scott-Parker, 2012). Yilmaz dan Celik menjelaskan bahwa *risky driving behavior* merupakan perilaku dari berkendara yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan, seperti kecepatan melebihi batas yang ditentukan, pelanggaran lalu lintas dan sikap lainnya terkait dengan keselamatan lalu lintas (Yilmaz & Çeliğ, 2004). Pada dasarnya perilaku ini adalah segala bentuk perilaku mengemudi yang berbahaya, namun tidak ditampilkan secara sengaja untuk merugikan diri sendiri atau pengendara lain (Yanuvianti et al., 2020).

Keselamatan lalu lintas dapat berbahaya dikarenakan oleh *risky driving behavior*. Dampak dari *risky driving behavior* cukup tinggi. Hal tersebut didapatkan bahwa 40-50% dari semua kecelakaan disebabkan oleh *risky driving behavior* yang menjadikannya sebagai salah satu faktor penyebab kecelakaan terbesar (Curry et al., 2011). Perilaku tersebut dapat berupa berkendara dengan ngebut, berkendara secara jarak yang dekat dengan kendaraan yang ada di depannya, perubahan jalur jalan secara mendadak, berkendara dengan adanya hal yang mengganggu seperti

memakai *handphone*, makan, berkendara di malam hari, adanya atau tidaknya kehadiran dari penumpang, penggunaan alkohol atau obat-obatan, serta pengendara yang belum berpengalaman dan masih remaja (Cheng & Ng, 2010; Scott-Parker, 2012; Vassallo, 2019).

Tingkat *risky driving behavior* yang tinggi cenderung dialami oleh individu dengan usia dan pengalaman berkendara yang lebih muda dibandingkan yang sudah memiliki usia dan pengalaman yang lama (Scott-Parker et al., 2012; Simons-Morton et al., 2011; Yang et al., 2019). Pengendara dengan pengalaman berkendara yang lebih lama membuat kesalahan lebih sedikit daripada pengemudi pemula (Jafarpour & Rahimi-Movaghar, 2014). Hal ini dapat diindikasikan usia pengendara yang muda dikaitkan dengan remaja.

Berdasarkan pada hasil penemuan ditemukan bahwa remaja cenderung untuk berperilaku berisiko saat berkendara yang berbahaya bagi pengendara (Chang & Yeh, 2007; Claudia et al., 2018; Jordan et al., 2015). Selain itu, pengendara pada usia remaja berada pada level tertinggi yang rentan mengalami cedera saat mengemudi (Constantinou et al., 2011). Ditemukan lebih dari 8.000 kecelakaan yang melibatkan remaja ditemukan melakukan *risky driving behavior* berupa kesalahan pengenalan dan kesalahan keputusan yang berakibat pada perilaku berisiko dalam berkendara (Curry et al., 2011).

Pelanggaran yang dilakukan pengendara pada tingkat usia remaja akhir yaitu pada usia 17 sampai 25 tahun mempunyai signifikansi yang tinggi dibandingkan dengan usia dewasa akhir sampai lansia awal yaitu 36 sampai 55 tahun (Lady et al., 2020). Kecelakaan di jalan banyak terjadi pada usia 10 sampai 24 tahun (Vos et al., 2020). Hal ini menjelaskan bahwa remaja rentan untuk mengalami kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan penelitian sebelumnya mengenai gambaran *risky driving behavior* pada remaja di Kota Padang ditemukan bahwa remaja akhir berada pada kategori tinggi yang melakukan *risky driving behavior* (Maulida, 2020). Tingginya *risky driving behavior* tersebut dapat dilihat dengan tingginya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh remaja. Perilaku tersebut berupa menyalip kendaraan lain dengan sengaja, selalu berpindah-pindah jalur, tidak menaati rambu lalu lintas, dan sebagian remaja pengendara tidak memiliki atau sering tidak membawa surat izin mengemudi (SIM) saat bepergian sesuai dengan aspek *risky driving behavior* yang dikemukakan oleh Scott Parker (Maulida, 2020).

Perilaku ini cenderung terjadi pada remaja karena tidak berpengalaman dalam berkendara, adanya *overestimated* dalam keterampilan berkendara, meremehkan dan mengabaikan bahaya yang ada di jalan (Constantinou et al., 2011). Selain itu terdapat beberapa faktor yang dialami oleh remaja. Faktor tersebut dapat berupa pemahaman remaja mengenai berkendara, interaksi saat berkendara, hal yang mempengaruhi saat berkendara, dan bagian otak remaja yang mengatur

kontrol impuls serta emosi pada perilaku pengambilan risiko yang masih berkembang. (Curry et al., 2012; Jordan et al., 2015; National Institute of Mental Health, 2011; Zeringue & Laird, 2018).

Selain faktor yang dijelaskan sebelumnya, remaja yang berkendara dengan membawa penumpang dapat mempengaruhi tingkat risiko kecelakaan lalu lintas karena adanya gangguan (Curry et al., 2012). Hal ini dikarenakan remaja merasa ingin diakui saat berkendara oleh penumpang. Ditemukan remaja lebih tinggi melakukan hal beresiko ketika adanya penumpang dibandingkan dengan tidak ada penumpang (Curry et al., 2012). Dapat diketahui bahwa tingkat risiko berkendara remaja dapat dipengaruhi ada atau tidak adanya interaksi dengan individu lainnya saat berkendara.

Dapat diindikasikan bahwa remaja membutuhkan faktor pelindung untuk mengurangi tingkat *risky driving behavior*. Dengan adanya faktor tersebut diharapkan terjadinya pengurangan tingkat *risky driving behavior* pada remaja yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Beberapa faktor yang dapat menjadi faktor pelindung bagi remaja diantaranya adalah keluarga, pengalaman sekolah, teman sebaya, dan waktu luang (Bonino et al., 2005).

Faktor keluarga, khususnya orang tua menjadi figur yang penting dalam mengurangi *risky driving behavior* pada remaja (Jordan et al., 2015). Hal ini dikarenakan adanya peran orang tua untuk meningkatkan kesadaran remaja

mengenai risiko berkendara, mengubah cara berkendara, memantau, serta mengendalikan perilaku berkendara dari remaja. Ditemukan dari hasil penelitian Zeringue dan Laird bahwa orang tua dapat berperan mengurangi *risky driving behavior* remaja dengan memberlakukan batasan berkendara pada remaja (Zeringue & Laird, 2018).

Pembatasan berkendara remaja oleh orang tua dapat dihubungkan dengan *parenting style* terhadap *risky driving behavior* remaja (Zeringue, 2016). Ditemukan penelitian bahwa *parenting style* yang diterapkan kepada remaja dapat berperan dalam pembentukan karakteristik, salah satunya dalam hal pengambilan keputusan dan sikap berkendara yang dapat mengurangi risiko kecelakaan (Bayumi & Hendrati, 2019). Selain itu terdapat beberapa penelitian lainnya yang menjelaskan adanya peran orang tua dalam *parenting style* dengan *risky driving behavior* pada remaja (Ginsburg et al., 2009; Hartos et al., 2002).

Parenting style merupakan suatu proses cara orang tua untuk berinteraksi dan sosialisasi dengan anak melalui cara mengontrol, menjaga, melindungi, dan mengajarkan anak hingga dewasa. *Parenting style* adalah suatu cara yang mengacu pada interaksi antara orang tua dan anak yang ditandai dengan sikap orang tua terhadap anak (Baumrind, 1971). Brooks menjelaskan *parenting style* merupakan suatu proses tindakan dan interaksi antara orang tua dan anak (Brooks, 2013). *Parenting style* dibagi berdasarkan dua dimensi yang dijelaskan oleh Baumrind, yaitu *responsiveness* dan *control* (Baumrind, 1971).

Dimensi *parenting style* yaitu *responsiveness* disebut sebagai dukungan atau penerimaan orang tua kepada anak, sedangkan dimensi *control* disebut sebagai pengontrol perilaku anak oleh orang tua (Baumrind, 1971). Dari dua dimensi ini didapatkan empat jenis *parenting style* yaitu *authoritative*, *authoritarian*, *permissive*, dan *rejecting-neglecting* yang didasarkan pada perbedaan tingkat *responsiveness and control* (Baumrind, 1971). Pada *parenting style authoritative*, orang tua memantau dan menetapkan standar yang jelas kepada anak. *Authoritarian*, orang tua menuntut dan mengarahkan, tetapi tidak responsif kepada anak. *Permissive*, orang tua lebih responsif daripada menuntut banyak hal kepada anak. Serta *rejecting-neglecting*, merupakan orang tua yang bebas, tidak menuntut, dan tidak responsif kepada anak (Baumrind, 1971).

Berdasarkan hasil penelitian *parenting style* terkait dengan *risky driving behavior*, ditemukan adanya penurunan risiko kecelakaan pada remaja (Ginsburg et al., 2009). *Parenting style* menjadi hal yang penting dalam mengurangi tingkat *risky driving behavior* remaja disebabkan adanya pembatasan dan pemantauan orang tua dalam berkendara (Hartos et al., 2002). Penerapan *parenting style* kepada remaja mempunyai *risky driving behavior* yang tidak terlalu berisiko, serta hasil dari penelitian sebelumnya bahwa tingkat kecelakaan remaja ada pada orang tua yang tidak terlibat dalam pengasuhan remaja (Zeringue, 2016).

Terdapat beberapa perbedaan pada jenis *parenting style* pada tingkat *risky driving behavior* pada remaja. Orang tua dengan *authoritative parenting style*, mempunyai standar yang tinggi namun suportif dan instruktif memiliki kecil kemungkinan mengalami *risky driving behavior* yang dapat menimbulkan kecelakaan. Sebaliknya orang tua dengan *rejecting-neglecting parenting styles* memiliki remaja yang cenderung *risky driving behavior*. Serta remaja dengan *authoritarian* dan *permissive parenting style* lebih cenderung mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan pola asuh *authoritative* (Ginsburg et al., 2009). Sehingga dapat diketahui bahwa setiap jenis *parenting style* berhubungan dengan *risky driving behavior* pada remaja.

Jenis *parenting style* yang cenderung diterapkan pada remaja di Kota Padang dari beberapa penelitian sebelumnya adalah *authoritative parenting style*. Hal ini didasarkan pada hasil penelitian dari Asri dan Nurmina, bahwa 54,10% remaja mengalami *authoritative parenting style* (Asri & Nurmina, 2019). Sedangkan terdapat hasil penelitian lainnya 34,16% remaja mengalami *authoritative parenting style* dari 120 orang (Delavita & Ningsih, 2019). Serta penelitian lainnya menemukan 42,48% remaja juga mengalami *authoritative parenting style* (Asysyura & Rizal, 2020). Meskipun penelitian-penelitian tersebut terbatas pada skala kecil yaitu sekolah yang ada di Kota Padang, penulis dapat mengasumsikan remaja di Kota Padang secara garis besar diterapkan *authoritative parenting style*. Namun, jika dikaitkan dari penelitian sebelumnya bahwa

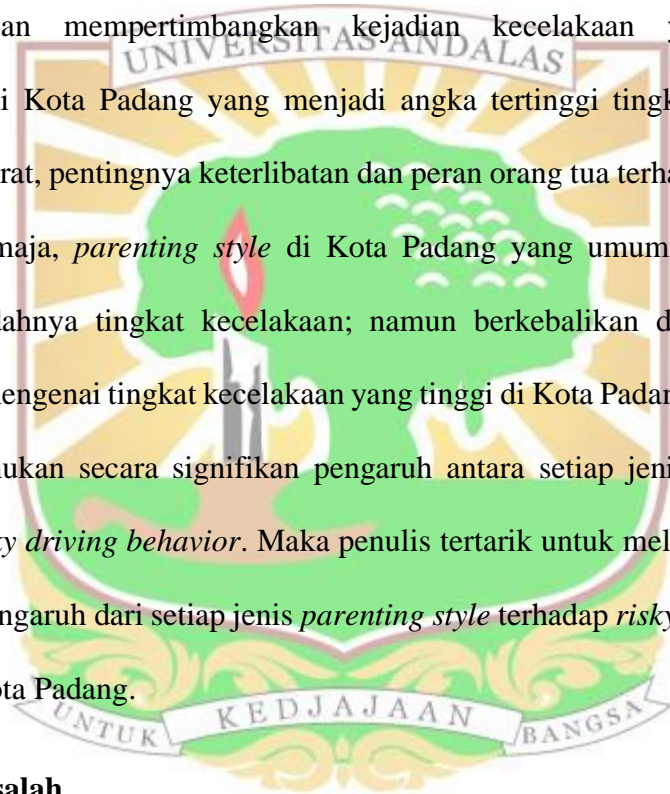
authoritative parenting style cenderung berhubungan dengan tingkat *risky driving behavior* yang rendah, maka hal ini berkebalikan dengan temuan tingkat kecelakaan oleh remaja di Kota Padang yang tinggi. Sehingga perlu diteliti lebih lanjut mengenai jenis *parenting style* yang ada pada remaja di Kota Padang.

Orang tua ditemukan berperan dalam pengaruh perilaku berkendara, *sexual initiation*, dan penggunaan narkoba pada remaja (Ginsburg et al., 2009). *Parenting style* dapat memprediksi berbagai lintas budaya, termasuk fungsi akademis, fungsi sosio-emosional, dan perilaku antisosial (Wang et al., 2007). Selain itu *parenting style* dapat menjadi acuan dasar-dasar kepribadian, sebagai pendidik, pembimbingan, dan pelindung bagi anaknya (Nurul Hartini, 2015). Penerapan *parenting style* menjadi salah satu kunci dalam membentuk perilaku yang positif pada remaja.

Remaja perlu bimbingan dan dukungan dari orang tua serta otoritas tertinggi di lingkungannya agar tidak menimbulkan perilaku berkendara yang berisiko (Yanuvianti et al., 2020). Penelitian dari Steinberg menunjukkan *parenting style* yang diterapkan oleh orang tua cenderung tidak terlibat dalam perilaku bermasalah, yang mungkin termasuk *risky driving behavior* (Steinberg, 2001). Selain itu, orang tua yang memiliki banyak aturan dapat memprediksi beberapa perilaku dan sikap berkendara yang ada pada remaja. Hal ini dapat terjadi jika disertai dengan dukungan orang tua yang akan memperkuat perlindungan dan mengurangi tingkat *risky driving behavior* remaja (Ginsburg et al., 2009). *Parenting style* merupakan

salah satu cara yang dapat meningkatkan keselamatan berkendara pada remaja dan dapat mengurangi bentuk pengambilan risiko remaja lainnya (Hartos et al., 2002; Laird & Zeringue, 2019). Demikian pula, intervensi berkendara yang berfokus pada *parenting style* umumnya tidak hanya mengurangi risiko kecelakaan, namun dapat mengembangkan karakter dari remaja (Curry et al., 2012).

Dengan mempertimbangkan kejadian kecelakaan yang meningkat khususnya di Kota Padang yang menjadi angka tertinggi tingkat kecelakaan di Sumatera Barat, pentingnya keterlibatan dan peran orang tua terhadap *risky driving behavior* remaja, *parenting style* di Kota Padang yang umumnya berhubungan dengan rendahnya tingkat kecelakaan; namun berkebalikan dengan data yang ditemukan mengenai tingkat kecelakaan yang tinggi di Kota Padang sehingga masih belum ditemukan secara signifikan pengaruh antara setiap jenis *parenting style* terhadap *risky driving behavior*. Maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai pengaruh dari setiap jenis *parenting style* terhadap *risky driving behavior* remaja di Kota Padang.



1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah berdasarkan latar belakang penelitian ini sebagai berikut:

1. Apakah terdapat pengaruh yang signifikan dari *authoritative parenting style* terhadap *risky driving behavior* pada remaja di Kota Padang?

2. Apakah terdapat pengaruh yang signifikan dari *permissive parenting style* terhadap *risky driving behavior* pada remaja di Kota Padang?
3. Apakah terdapat pengaruh yang signifikan dari *authoritarian parenting style* terhadap *risky driving behavior* pada remaja di Kota Padang?
4. Apakah terdapat pengaruh yang signifikan dari *rejecting neglecting parenting style* terhadap *risky driving behavior* pada remaja di Kota Padang?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh *parenting style* terhadap *risky driving behavior* pada remaja di Kota Padang.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

1. Memberikan kontribusi pengetahuan di bidang Psikologi Perkembangan dan Psikologi Lalu Lintas mengenai pengaruh *parenting style* terhadap *risky driving behavior* pada remaja di Kota Padang.
2. Menjadi bahan rujukan tambahan kepada peneliti lain yang ingin meneliti lebih lanjut mengenai pengaruh *parenting style* dengan *risky driving behavior* pada remaja di Kota Padang.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Memberikan deskripsi kepada orang tua mengenai *parenting style* terhadap *risky driving behavior* pada anaknya di kemudian hari. Sehingga diharapkan orang tua dapat menerapkan *parenting style* yang tepat pada anak untuk menghindari *risky driving behavior*, agar tercipta lalu lintas yang tertib, aman dan berkeselamatan.
2. Memberikan referensi kepada Psikolog yang sedang melakukan pelayanan psikologis pada klien (orangtua dan/atau remaja), untuk memberikan *suggest* yang tepat dengan pertimbangan kemungkinan munculnya perilaku *risky driving behavior* pada klien.

1.5 Sistematika Penulisan

- Bab I : Pendahuluan berisikan uraian singkat mengenai latar belakang, permasalahan, perumusan masalah, hipotesis, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.
- Bab II : Tinjauan pustaka berisi teori-teori yang berkaitan dengan variabel yang diteliti, dan kerangka pemikiran.
- Bab III : Metode penelitian, berisi uraian mengenai metode yang digunakan peneliti.

Bab IV : Hasil dan Pembahasan berisikan data-data yang diperoleh dan penjelasan mengenai analisis hasil penelitian, pengujian hipotesis penelitian dan pembahasan hasil penelitian.

Bab V : Penutup berisikan kesimpulan penelitian serta saran dari hasil penelitian.

